

トラック輸送適正取引推進パートナーシップ 会議について

国土交通省自動車交通局貨物課

平成23年6月15日

トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議について

趣 旨

独占禁止法（物流特殊指定）及び下請法の違法行為の未然防止をはじめ、荷主、元請事業者、下請事業者の協働による適正取引の推進を図るとともに、燃料サーチャージ制の導入等を図るため、学識、行政、関係事業者等を構成メンバーとするパートナーシップ会議を設置し、望ましい取引形態の普及、問題となる取引形態の整理等を実施する。

メンバー

- ・学識経験者
- ・荷主企業
- ・運送業者
- ・日本経団連、日本商工会議所
- ・全日本トラック協会
- ・消費者団体等
- ・国交省、経済産業省（中小企業庁）

経 緯

- ・H20. 2. 20 「年末に向けた中小企業対策について」（関係閣僚申合せ）
- ・H20. 3. 4 軽油価格高騰に対処するためのトラック運送業に対する緊急措置について
（国土交通省、公正取引委員会）
- ・H20. 3. 14 トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン策定
トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン策定
- ・H20. 5. 28 第1回 トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 開催
- ・H20. 11. 17 第2回 トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 開催
- ・H21. 3. 18 第3回 トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 開催
- ・H21. 6. 17 第4回 トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 開催

これまでのパートナーシップ会議の概要

主な議題

- ・適正取引推進ガイドライン及び燃料サーチャージ等に関連する施策の取組状況
- ・最近の景況感について
- ・トラック運送事業者の原価計算に関する取組について(東京都トラック協会)
- ・荷主と物流事業者との取引の公正化に向けた取組について(公正取引委員会)
- ・輸送ドライバーの過労運転に潜む問題点について(物流技術研究会)

主な発言内容

【総論】

- ・適正取引の推進のためには、荷主企業と物流事業者の相互理解が大前提。
- ・物流現場の実態を無視して荷主として勝手な目標を押しつけるのでは安全確保も効率化も達成出来ない。

【適正取引推進】

- ・適正取引の推進にあたっては、荷主企業と物流事業者が対立軸ではなく、共通認識の上に立って議論することが重要。
- ・ガイドライン策定により荷主企業と物流事業者の相互理解も進み、以前に比べ交渉が容易となった。
- ・元請、下請、荷主の3者構造のなかでいわゆるWIN-WIN関係を構築していくことが必要。
- ・適正取引とは、適正な物流コストとはなにかという問題であり、この点を荷主企業と物流事業者でよく話し合うことが必要。

【燃料サーチャージ】

- ・最近(平成20年)の燃料高騰は従来の相互努力を超えるレベル。如何に負担を分かち合うかがポイント。
- ・今回ガイドラインを策定いただき、経団連、商工会議所等の荷主団体からの協力もあり、以前に比べて交渉しやすくなった。
- ・物流事業者からサーチャージ導入の依頼があったが、計算根拠が示されない。
- ・サーチャージ導入について、きちんとした実績、原価計算を示し、説明することにより、荷主企業の理解が得やすかった。

トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議の開催状況(H23.6.15時点)

【国土交通省本省】 第1回平成20年5月28日、第2回11月17日、第3回3月18日、第4回平成21年6月17日に開催

北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
第1回 20. 7.31 第2回 20.12.24 第3回 22. 2. 5 第4回 23. 2. 2	第1回 20. 7.18 第2回 21. 3.26 第3回 22. 2.23	第1回 20. 7.28 第2回 21. 3.25 第3回 21. 9.11 第4回 22. 3.29 第5回 22. 9.28	第1回 20. 6.27 第2回 21. 3.2 第3回 22. 1.18 第4回 23. 2.14	第1回 20. 7.11 第2回 21. 2.17 第3回 21. 3.18 第4回 21.12. 4 第5回 22. 5.27	第1回 20. 7. 9 第2回 20. 9.24 第3回 22. 2.10	第1回 20. 7. 7 第2回 21. 9.29 第3回 22.11.30		第1回 20. 6.20 第2回 21. 6.19 第3回 22.10. 7	第1回 20. 8.22 第2回 21. 3.10 第3回 21.11.16 第4回 22.11.10
	山形 21. 7.23 21.12.11 22.11. 9 秋田 21.11.17 青森 22. 1.26 福島 22. 3.17 岩手 22. 3.24	山梨 20. 9.17 21. 6.24 茨城 20.10. 9 21. 7.22 埼玉 20.10.14 21. 6.23 栃木 20.10.20 21. 9. 8 23. 2.24 群馬 20.10.29 神奈川 20.10.31 21. 9.25 千葉 20.11.5 22. 2. 9 22.12.10	石川 20.12.17 22. 2.17 23. 2.22	岐阜 21. 1.14 福井 21. 3. 9 22. 3. 1 三重 21. 3.12 22. 3. 8	京都 20. 8.26 滋賀 20. 9. 1 兵庫 20. 9.11 奈良 20. 9.29 和歌山 20.10.15	鳥取 22. 3.12 23. 3.22 島根 22. 3. 9 23. 3.10 岡山 22. 3. 2 山口 22. 1.14 23. 2.14	愛媛 20. 7.31 22. 3.25 23. 2.17 高知 20. 8.22 22. 3.12 23. 2.22 徳島 20. 9. 3 22. 3.10 23. 3. 8 香川 20. 9.10 22. 3.25 23. 3. 7	鹿児島 21. 7.29 22.11.17 佐賀 21. 7.31 23. 2.21 宮崎 21. 9. 7 23. 1.11	

各地方ブロックにおける取組事例

関東運輸局

- H20年以降、計5回開催。関東商工会議所連合会等荷主関係者、関東トラック協会等トラック関係者、関東交運労協、関東経済局等が参加。
- トラック事業者の原価計算に関する取組み、手待ち時間縮減に向けた取組み、契約外の附帯作業など個別テーマに絞った議論を実施。
- H22年に関東運輸局において契約外の附帯作業に関するアンケートを実施。

中部運輸局

- H20年以降、計5回開催。学識経験者、マスコミ、経済団体、消費者団体、労働組合、トラック事業者団体、行政機関が参加。
- H21年3月に開催された第3回会議において、パートナーシップ中部宣言を採択。
- H21年3月に「トラック適正取引(推進のための)手引き」を作成。
- H22年8月に優良取引事例等を紹介するため「トラック輸送の適正取引推進に向けて」パンフレットを作成。

中国運輸局

- H20年以降、計3回開催。中国経済連合会等荷主関係者、中国トラック協会等トラック関係者、中国交運労協、中国経済産業局等が参加。
- H22年11月に開催された第3回会議において、「トラック運送契約に求められる取引慣行について」を採択。関係荷主団体等代表者及び中国トラック協会長あて、H23年1月に要請文書を発出。
(要請内容) 運送事業者等との十分な協議による運賃設定及び契約の書面化。

トラック産業の将来ビジョンに関する中間整理

平成22年7月7日

★トラック産業は、産業活動や国民生活に不可欠な貨物の輸送サービスを提供する事業であり、国民生活の向上・社会経済の維持発展に欠かせない重要な社会的基盤。
★本検討会では我が国のトラック産業の有する可能性をもとに、将来に向けた「あるべき姿」の提示と、公平・公正な競争環境の実現のために克服すべき課題を整理。

<経済社会環境の変化>

経済のグローバル化等による経済社会環境の変化

- ・ グローバル化の進展等に伴う商品等の最終消費価格の下落と国内企業のコスト抑制等により、トラック産業は国内需要の頭打ち、運賃・料金下落等構造的な変化。
- ・ 製造業の海外進出等の国際分業体制の中、トラック輸送についてもサプライチェーン全体の中で役割を發揮するといった視点が期待。

少子・高齢化、人口減少社会の到来

- ・ トラック産業の平均年齢は、全産業平均に比べ高く、若年労働者の確保のために魅力ある職場作りが必要。

環境・安全対策

- ・ 低公害・低燃費車への車両更新等の様々な努力が払われ、経営の負担となってきてきたが、2020年までの温室効果ガス25%削減目標等を踏まえ、さらなる環境対策の継続が必要。
- ・ トラックによる交通・死亡事故件数は着実に減少しているが、引き続き交通事故・飲酒運転等の防止に向けた取組が必要。

技術の開発・活用

- ・ 安全対策、環境対策、輸送の高度化・効率化のため、技術開発の成果を輸送現場に生かすことが重要。
- ・ トラック事業の労働集約的特質等を踏まえれば、省力化・効率化による生産性向上等に資する実用的な技術の活用・改良が期待。

<規制緩和後の変化>

- ・ 規制緩和以後、市場の活性化、新たなサービスの展開、物流コストの低減等は図られた。
- ・ 需給調整の面から見れば、需要減少に対応し、車両数等の供給が減少するなど、相応の市場メカニズムは働いていると思慮。
- ・ 他方、増大する小規模事業者においては、過当競争の激化とこれに伴う運賃・料金下落等により、大変厳しい経営を余儀なくされており、安全・労働面での対応が不十分な事業者が増大。
- ・ また、小規模事業者の大幅な増加による過当競争の激化により、法令違反等を前提としたような運賃・料金設定を惹起。

<需給調整>

- ・ 規制緩和された平成2年度と比較して、事業者数、輸送トンキロ…1.6倍、車両台数、輸送トン数…1.2倍(平成20年度)→1台当たりの輸送トンキロは増加、1台当たりの輸送トン数、1社当たりの輸送トンキロは横ばい。
- ・ この間、実働1日あたりの輸送トン数、実働率、実車率はいずれもほぼ横ばいで推移。

<小規模事業者の増加>

- ・ 車両数10両以下の事業者数…42.2%(平成2年度)→56.5%(平成20年度)

<運賃・料金>

- ・ 規制緩和後のピーク時の平成4年度と比較して、平成20年度はマイナス5.6%。

<不適正事業者の増大>

- ・ 社会保険未加入事業者…9.0%(平成9年度)→25.6%(平成20年度)。
- ・ 過労運転防止に係る措置の不適正…4.8%(平成9年度)→14.2%(平成20年度)

<目標とすべきあるべき姿>

生産性の向上・付加価値化の推進

<生産性の向上>

- ・ 環境、安全等に要する社会的責務を果たしつつ、持続的な成長を図っていくためには、「生産性の向上」を図っていくことが重要。
 - <トラック運送事業者の役割の拡大>
 - ・ 物流を構成するサプライチェーンの中での役割を踏まえ付加価値化が必要。(3PL等による付加価値化、運送自体に付加価値を付ける方法等)
 - <小規模事業者等の生産性の向上>
 - ・ 事業の効率化による生産性の向上が必要(マーケティング能力の向上等による直荷主の確保、省力化技術の導入、事業協同組合等の活用、共同化・協業化の推進等)。
- ⇒ **中小企業庁、中小企業基盤整備機構と連携した生産性向上、新分野開拓の推進**

アジア等への海外進出

- ・ アジア各国の経済発展に伴うトラック需要の増大、日系企業の進出等を踏まえ、意欲的な事業者においては、アジアを中心とした海外進出に取り組むことが考えられる。
 - ・ 高水準で安定性のある実運送サービスの海外における展開は、海外進出日系企業のニーズにも合致し、我が国の海外進出企業の成長を支える役割も担う。
- ⇒ **JETRO、中小企業基盤整備機構と連携した海外進出の支援**

持続的な環境対策・安全の確保の実現

- ・ 荷主、消費者から、環境・安全面の品質により選択される市場を構築することが重要。(Gマーク・グリーン経営認証のアピール、車両の大型化と実車率の向上)
- ⇒ **関係者間において検討(環境対策(CNG車等の導入促進、排出量の見える化)等)**

引越・宅配サービスの展開

- ・ 引越サービスについては、価格競争が激化する中、苦情も増加していることから、サービスの「見える化」を図ることが必要。
- ⇒ **優良引越事業所の評価制度の構築**
- ・ 宅配サービスについては、多様化する消費者のニーズを踏まえ、新たなマーケットが開発・創出できる可能性がある事業分野と思慮。

<規制緩和後の克服すべき課題>

<経済的な環境整備の視点>

- ・ トラック運送事業者のほか、荷主等の関係者が、トラック産業に係る適切な経済環境を創出することが必要。
- ⇒ **ワーキンググループの設置(新規参入時の最低車両台数・適正運賃収受の取組)**

<社会的な環境整備の視点>

- ・ 荷主、元請、下請事業者等の関係者の役割・責務を明確化し、適切な関係創出が必要。

⇒ **パートナーシップの深化**

- ・ 社会保険未加入等、「正直者が損をしない」体制の整備のため、関係行政機関と連携強化。

トラック産業の将来ビジョンに関する中間整理

(平成22年7月7日) (抜粋)

規制緩和後の変化と克服すべき課題

2. 規制緩和後の克服すべき課題

＜社会的な環境整備の視点＞

(1) パートナーシップの深化

トラック産業に関わる荷主、元請事業者、下請事業者等の関係者が果たすべき役割・責務については、「優越的地位の濫用ガイドライン」(公正取引委員会)の策定の動きが見られるなど、その明確化を図ることに対する社会的要請は強まっているところである。

こうした中で、荷主、元請事業者、下請事業者等がそれぞれの立場からその役割・責務の明確化を図り、明確化されたルールを守ることにより、これらの関係者間の適切な関係を創出することが求められている。

このため、これまでもパートナーシップ会議において関係者間で情報の交換等を通じた認識の共有を図ってきたことところであるが、このパートナーシップ会議の機能を見直し、議論を深化させていくこととする。

トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議の今後の進め方について

1. 目的

「トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」（以下、「パートナーシップ会議」と言う）は、平成20年度、荷主、元請事業者、下請事業者の協働により、トラック運送事業における適正取引を推進するため、望ましい取引形態の普及、不適正な取引の防止等を図ることを目的として設置された。

その後、この目的を達成するため、トラック運送に関わる関係者が一堂に介し、積極的に意見・情報交換を行うことにより、適正取引確保に向けた認識の共有を図ってきたところである。

こうした中で、昨年7月、トラック産業将来ビジョン検討会の中間整理において、トラック運送に関わる関係者の役割・責務の明確化を図り、関係者間の適切な関係を創出していくという観点から、パートナーシップ会議の機能を見直し、議論を深化させていくとされたところである。

これを受けて、今後、パートナーシップ会議においては、これまでの意見・情報交換に加え、個別課題の抽出やその解決に向けた検討を行い、その検討結果等を積極的に関係者に対し広報・啓発していくこととする。

2. 今後の検討課題

- ・「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」の励行状況等の確認
- ・励行状況の確認結果等を踏まえたトラック運送取引に係る課題の抽出及びその課題解決に向けた検討
- ・トラック運送取引に係る課題解決のための方策や改善事例等の広報・啓発

3. スケジュール

1年間を目途にパートナーシップ会議を開催し、結果をとりまとめることとする。